Der Bundesminister für Verkehr
A 1 - Vwi 841 - 3083 Vma/64

Bonn, den 6. August 1964

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Ausbau der Lahn**

Bezug: **a) Beschluß des Deutschen Bundestages vom 29. Juni 1961 — Drucksache 2882 der 3. Wahlperiode —**

b) Zwischenbericht der Bundesregierung vom 30. März 1962 — Drucksache IV/293 —

In ihrer Antwort vom 30. März 1962 — Drucksache IV/293 — auf einen Beschluß des 3. Deutschen Bundestages vom 29. Juni 1961 hat die Bundesregierung zugesagt, nach Vorlage des bei der Verkehrsberater GmbH & Co, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt (Main), im Auftrag gegebenen Gutachtens dem Deutschen Bundestag über die volkswirtschaftliche und verkehrswirtschaftliche Problematik der Lahnkanalisierung abschließend zu berichten.

Das Gutachten der Verkehrsberater GmbH & Co liegt den Auftraggebern inzwischen vor.

Hiermit übersende ich die Stellungnahme der Bundesregierung zur Frage der Lahnkanalisierung, die auch eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse des Gutachtens enthält.

Der Bundesminister für Verkehr wird im Auftrag des Bundeskabinetts im Einvernehmen mit den Bundesministern der Finanzen und für Wirtschaft den Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz die Auffassung der Bundesregierung zur Frage des Ausbaus der Lahn darlegen und ihnen Gelegenheit zu einer Stellungnahme geben. Die hessische Landesregierung hatte sich in der Vergangenheit wiederholt für den Ausbau der Lahn bis Wetzlar als Maßnahme zur Strukturverbesserung des Lahn-Dill-Gebietes ausgesprochen, während das Land Rheinland-Pfalz sich an dem weiteren Ausbau der unteren Lahn interessiert zeigte.

Seebohm

Druck: Buchdruckerei Peter Meier, 5201 Buisdorf/Siegburg
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Juli 1964

Stellungnahme der Bundesregierung zur Frage der Lahnkanalisierung unter Berücksichtigung des Gutachtens der Verkehrsberater GmbH & Co, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt (Main), „über die volkswirtschaftliche und verkehrswirtschaftliche Problematik der Lahn-Kanalisierung"

I.

1. In ihren volkswirtschaftlichen Überlegungen kommen die Gutachter zu folgenden Ergebnissen:

   a) Durch die Kanalisierung der mittleren Lahn würden Natursteinvorkommen in diesem Bereich erschlossen werden können, deren jährliche Versandmenge mit rd. 500 000 t angenommen wird. Ihre ökonomische Transportfähigkeit hängt von niedrigen Wasserfrachten ab.

   b) Für die im Bereich der mittleren Lahn ansässige Industrie könnten billige Wasserfrachten zu einer Erstarkung ihrer Wirtschaftskraft führen. Die Industrie könnte etwa 450 000 t Güter vom Eisenbahnweg und rd. 540 000 t Güter vom Güterkraftverkehr (Nahverkehrsbereich) auf den Wasserweg verlagern.

   c) Die Frachtverluste für die Deutsche Bundesbahn könnten bei Eintritt der erhofften Wirtschaftsbelebung aus neu anfallenden Transporten höher tarifierter Güter ausgleichbar sein. Das gelte z. T. auch für den betroffenen Straßenverkehr.

   d) Zusammenfassend erhoffen sich die Gutachter aus einer Lahnkanalisierung mit der Folge tragbarer (allerdings nicht kostenechter, also subventionierter) Wasserfrachten eine wirtschaftliche Erstarkung des gesamten Gebietes, das für die Krise seines Erzbergbaus und seiner Hüttenindustrie künftig viel weniger anfällig sein werde. Außerdem werde eine unerwünschte Abwanderung der Bevölkerung in die Ballungsgebiete mit großer Wahrscheinlichkeit vermieden.

2. Das Gutachten kommt aus verkehrswirtschaftlicher Sicht zu folgenden Ergebnissen:

   a) Die technische Kapazität der bisherigen Verkehrsträger reicht zur Bedienung der derzeitigen Verkehrsbedürfnisse des mittleren Lahngebietes voll aus.

   b) Wirtschaftliche Vorteile würde die Lahnkanalisierung bis Wetzlar bringen, wenn niedrige Wasserfrachten eingeräumt werden können. Dieses Ziel wäre nicht erreichbar,

wenn die bei einem Ausbau der Lahn für 400-t-Schiffe entstehenden Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten voll gedeckt werden sollten.

c) Werden für die Wirtschaft tragbare Wasserfrachten angesetzt, so kann der Kapitaldienst gar nicht und können die Betriebs- und Unterhaltungskosten nur zu etwa 55 v.H. gedeckt werden. Dabei wird davon ausgegangen, daß eine Verkehrssteigerung von 550 000 t/Jahr bisher auf rd. 2,1 Mill. t/Jahr möglich sei. Die Volldekkung der Betriebs- und Unterhaltungskosten allein würde erst bei einem Verkehrsaufkommen von 3 Mill. t bis 4 Mill. t/Jahr erreicht werden, zumal dann die Verkehrsmengen nach Auffassung der Gutachter in beiden Richtungen etwa gleich hoch sein würden.

II.

1. Zu den volkswirtschaftlichen Überlegungen der Gutachter ist folgendes zu bemerken:

a) Naturgemäß kann durch eine Verbilligung der Frachten die wirtschaftliche Lage der auf den Bezug oder den Versand frachtempfindlichen Massengutes angewiesenen Wirtschaftszweige verbessert werden. Nachdem aber die Gutachter bestätigt haben, daß das Schicksal der eisenschaffenden Industrie an der Lahn auch nach einer Kanalisierung sehr zweifelhaft bleibt, weil heute der Preis des von auswärts herangeführten Roheisens den des an der Lahn erzeugten unterschreitet, bleiben — mit Ausnahme der obenerwähnten Natursteinindustrie — keine wesentlichen Wirtschaftzweige, für die sich eine Kanalisierung lohnen würde. Das Gutachten bringt keinen Anhalt dafür, daß gerade eine Verbesserung der Frachtlage im Massengutverkehr eine zwingende Voraussetzung für die Beschaffung neuer Arbeitsplätze für die aus der Erzgewinnung und -verhüttung Ausscheidenden ist.

b) Vom Bundesminister für Wirtschaft sind die wirtschaftlichen Probleme des Lahnausbaus eingehend geprüft worden, und zwar insbesondere, ob der Ausbau der Lahn als Maßnahme zur Milderung des Strukturanpassungsprozesses im dortigen Eisenerzbergbau und der eisenschaffenden Industrie und ferner aus Gründen der Erschließung von Natursteinvorkommen im mittleren Lahngebiet geeignet ist. Er hat hierzu die im folgenden wiedergegebenen Feststellungen getroffen:

aa) Die strukturelle Entwicklung des Lahn-Dill-Gebietes könnte zwar durch die Kanalisierung der Lahn günstig beeinflußt werden, doch setzt die wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes den Lahnausbau nicht unbedingt

voraus. Für einen Aufwand von 90 bis 100 Mill. DM, zu dem noch laufende Betriebs- und Unterhaltungskosten dazukommen, erscheint der regionalwirtschaftliche Effekt zu gering.

Nicht außer Acht gelassen werden sollte dabei auch, daß sowohl die Kanalisierung der Lahn selbst als auch die Erschließung und zusätzliche Nutzung von Natursteinvorkommen dem Fremdenverkehr abträglich sein würden, für den das landschaftlich reizvolle Lahntal wiederum gewonnen werden soll.

Der Eisenerzbergbau im Lahn-Dill-Revier war früher einmal strukturbestimmend für die gesamte Wirtschaft dieses Gebietes und kennzeichnend für die Einseitigkeit des Wirtschaftslebens in diesem Bereich. Die örtlichen Eisenerzlagerstätten waren bestimmend für die Standortwahl der eisenschaffenden und -verarbeitenden Industrie. Der Bergbau wird hier auf Lagerstätten betrieben, deren sichere Erzvorräte mit 10 Mill. t die geringsten in der Bundesrepublik sind. An der gesamten Eisenerzproduktion der Bundesrepublik von 8,5 Mill. t handelsfähigem Versanderz war dieses Revier nur mit rd. 377 000 t oder 4,5 v. H. beteiligt.

Von den ehemaligen im Lahn-Dill-Revier betriebenen 18 Gruben sind in den letzten Jahren 10 stillgelegt worden. Damit war die Preisgabe des größten Teils der Lagerstättenvorräte verbunden. Das derzeitige Überangebot an hocheisenhaltigen und dabei billigeren Auslandserzen veranlaßte die Ruhrhütten zur Stillegung dieser ihrer Gruben.

Von den restlichen 8 Gruben betrieben im Jahre 1963

die Hessische Berg- und Hüttenwerke AG

3 Gruben mit einer Erzeugung von rd. 204 000 t/Jahr

die Mannesmann AG

2 Gruben mit einer Erzeugung von rd. 38 000 t/Jahr

die Harz-Lahn-Erzbergbau AG

3 Gruben mit einer Erzeugung von rd. 134 000 t/Jahr.

Die Mannesmann AG hat ihre beiden Gruben inzwischen stillgelegt. Zur Zeit stehen insgesamt also nur noch 6 Gruben in Förderung. Mit weiteren Stillegungen muß gerechnet werden. Von den 3 Gruben der Hessischen Berg- und Hüttenwerke AG kommt nur die Grube Georg-Josef mit einer Jahreserzeugung von 59 000 t für einen kurzstreckigen Erzversand auf der Lahn bis Wetzlar in Betracht; ihr Betrieb wird aber im Laufe des Jahres 1964 eingestellt werden.

Die 3 Gruben der Harz-Lahn-Erzbergbau AG liegen zwar in Lahnnähe, doch ist unter Berücksichtigung ihrer Förderung und der noch vorhandenen Erzvorräte mit einer Erschöpfung der Lagerstätten in spätestens 10 Jahren zu rechnen. Abgesehen davon, daß eine Lahnkanalisierung die strukturellen Schwierigkeiten des Eisenerzbergbaus nicht beseitigen könnte, würde ein Nutzeffekt für den Erzbergbau durch eine etwaige Frachtersparnis infolge der langen Bauzeit des Kanals (bis 1971) illusorisch werden.

Mit der Schrumpfung des Eisenerzbergbaus ist die Wirtschaftskraft des Lahn-Dill-Gebietes erheblich geschwächt worden. Wie der Hessische Minister für Wirtschaft und Verkehr selbst hervorhebt, ist eine strukturelle Anpassung nur in Form einer verstreuten Ansiedlung kleinerer und mittlerer, dem Eisenerzbergbau fremder Betriebe möglich.

Bei diesen Gegebenheiten und unter Beachtung des Kosten-Nutzenverhältnisses ist der Ausbau der Lahn vom Standpunkt des Eisenerzbergbaus volkswirtschaftlich als nicht sinnvoll zu bezeichnen.

Für die Hüttenindustrie des Lahngebietes stellt ein Ausbau der Lahn kein Projekt dar, das — gemessen an dem Aufwand zur Erstellung und zum Betrieb — wirtschaftlich gerechtfertigt ist. Es wäre bei Erstellung eines Lahnkanals zu erwarten, daß ein möglicher Vorteil für den Transport von Rohstoffen durch das frachtlich begünstigte Vordringen konkurrierender Erzeugnisse die Lage zumindest nicht verbessert.

bb) Das Gutachten der Verkehrsberater GmbH & Co geht für den **Sektor Steine und Erden** von dem Vorkommen, ihrem Abbau und ihren theoretischen Versandmöglichkeiten aus. Es wurden jedoch keine Marktuntersuchungen vorgenommen, die Aufschluß darüber geben könnten, ob mehr erzeugtes Material auch gegen die vorhandene Konkurrenz anderer Gebiete abgesetzt werden könnte. Wenn auch keine umfassende Marktanalyse angestellt werden konnte, so ergaben fachliche Einzelfeststellungen doch in etwa folgendes Bild:

Basalt

Die geschätzte Menge Basalt (80 000 / 100 000 t) erscheint erreichbar, bringt aber im Verhältnis zu den entstehenden Kosten keinen wirksamen Effekt. Eine Jahresproduktion von 100 000 t entspricht nur der Leistung eines eher kleineren als mittleren Steinbruchs. Eine Lieferung von täglich rd. 300 t würde nur eine Schiffsladung ausmachen. Im übrigen kommt die Errichtung neuer Werke mit einer Tagesleistung unter 1000 t kaum in Betracht, weil sie unwirtschaftlich sein würde.

Kalkstein

Die geschätzte Menge Kalkstein (820 000 / 850 000 t) ist im Verhältnis zur Geamtproduktion (ca. rd. 48 Mill. t jährlich) minimal; dabei scheint die Schätzung auch noch sehr hoch angesetzt zu sein. Die bisher auf der unteren Lahn verladenen Kalksteinmengen gehen an ständige Abnehmer. Die bisherigen Bedarfsanforderungen an die bestehenden Betriebe der Kalkindustrie konnten voll befriedigt werden. Hinzu kommt, daß der Schiffahrtsweg nur da lohnend ist, wo der Abnehmer darauf eingerichtet ist. Ob bei diesen Abnehmern eine Steigerung erreicht werden kann, erscheint zweifelhaft. Im übrigen muß allgemein mit einem Rückgang des Kalkbedarfs gerechnet werden, weil z. B. auf Grund von betrieblichen Umstellungen der Abnehmer wesentliche Absatzgebiete eingeschränkt werden können. Kalkstein wird überwiegend über die Straße verladen, um Umladungen zu vermeiden, die auch bei einer weiteren Kanalisierung der Lahn nicht in Fortfall kämen. Aus dem Dargelegten muß bezweifelt werden, daß auch bei einer weiteren Kanalisierung der Lahn bessere Wettbewerbsverhältnisse geschaffen werden können. Jedenfalls wird der Aufbau neuer Werke nicht als sinnvoll angesehen.

Sonstige Natursteine

Eine Beurteilung der Situation ist ohne eine exakte Analyse der abbaufähigen Vorkommen und ohne eine Untersuchung der Marktverhältnisse kaum möglich. Die Natursteinindustrie ist zur Befriedigung des bisherigen Bedarfs keinesfalls auf Neuaufschließung von Gesteinsvorkommen angewiesen. Quantitative Angaben stehen zur Zeit nicht zur Verfügung.

Zement

Für Zementlieferungen auf dem Wasserwege über die Lahn kommt nur ein Werk in Betracht. Es ist kaum anzunehmen, daß dieses Werk von der Lahnkanalisierung erhebliche Vorteile haben würde, da sein Abnehmerkreis dadurch kaum erweitert würde, sondern nur mit gewissen Wettbewerbsverschiebungen zwischen bestehenden Werken zu rechnen wäre.

Sonstige Steine und Erden

Die genannten Schätzungen lassen erkennen, daß die sonstigen Erzeugnisse der Steine- und Erden-Gruppe, wie Sand und Kies, Quarz, Formsand, Schamotte mengenmäßig gegenüber dem geschätzten Gesamtversand verhältnismäßig bedeutungslos sind. Diese Massengüter werden meist nur auf kurze Strecken verfrachtet oder finden örtliche Verwendung.

Im Fall des Lahnausbaus kann auf dem Sektor der Steine und Erden eine gewisse Verlagerung des Güterverkehrs auf den Schiffahrtsweg eintreten. Auch eine Steigerung der

absoluten verschiffbaren Mengen ist möglich. Doch werden voraussichtlich diese Mengen kein solches Ausmaß erreichen, daß sie den Vollausbau der Lahn bis Wetzlar rechtfertigen.

2. Die verkehrswirtschaftlichen Schlußfolgerungen der Gutachter geben zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

   a) Nach den Berechnungen des Gutachtens würde der von den Gutachtern erwartete Verkehr durch Schiffahrtsabgaben, die nach heutiger Auffassung in ihrer Höhe für die Wirtschaft des Lahn-Dill-Gebietes zumutbar wären, die Kosten für den Betrieb und die laufende Unterhaltung nur zu etwa 55 v. H. decken. Eine Deckung der Kosten des Kapitaldienstes wird hierbei vom Gutachter völlig außer Acht gelassen. Es kann nicht erwartet werden, daß der Bund die ungedeckten Aufwendungen für Betrieb und Unterhaltung auf den allgemeinen Wasserbauhaushalt übernimmt. Mit noch viel größerem Recht gilt dies für die zum Ausbau der Lahn erforderlichen Investitionsmittel. Im Rahmen des ohnehin bereits gekürzten Vierjahresplans für den Wasserstraßenbau stehen keine Beträge zur Verfügung. Es können keine Bundesmittel zu Lasten anderer dringender Wasserbauvorhaben bereitgestellt werden.

   b) Das Gutachten geht davon aus, daß die Verkehrsverluste an Massengut für die Deutsche Bundesbahn und den Güterfernverkehr durch neue Verkehre an Halb- und Fertigfabrikaten ausgeglichen werden können. Ein Beweis für diese Behauptung wird in dem Gutachten nicht geführt.

   c) Da die Gutachter einerseits von Kanalabgaben ausgehen, welche die Betriebs- und Unterhaltungskosten nur zu 55 v. H. und den Kapitaldienst überhaupt nicht decken, und andererseits entgegen eindeutiger betriebswirtschaftlicher Erkenntnisse die Wirtschaftlichkeit der Benutzung von 400-t-Schiffen unterstellen, gelangen sie zu theoretisch optimal niedrigen Wasserfrachten. Diese sind aber in der Praxis nicht zu erreichen, weil die Voraussetzungen hierfür nicht zutreffen. Außerdem würden dadurch die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern wieder verfälscht. Die Ansätze für die Wasserfrachten in dem Gutachten sind deshalb verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich nicht vertretbar.

Diesen optimal niedrigen Wasserfrachten stellen die Gutachter die derzeitigen Eisenbahnfrachten und — soweit in den Straßenverkehrstarifen Spannen bestehen — teilweise überhöhte Straßenfrachten gegenüber. Auf diese Weise gelangen sie zu einem hohen Transportvolumen für die Lahnschiffahrt, auf das günstige Prognosen für eine Verkehrsumschichtung gegründet werden.

Dementgegen würden die anderen Verkehrsträger und insbesondere die Eisenbahn beim Ausbau der Lahn tariflich effektiven oder für den Fall einer ernst zu nehmenden Planung auch bereits entsprechenden potentiellen Wettbewerb aufnehmen. Es ist deshalb nicht realistisch, von der derzeitigen Tariflage bei der Eisenbahn sowie der Straße auszugehen und diese als statistisch konstant zu werten. Auf Grund des nach den neuen Verkehrgesetzen verschärften Wettbewerbs im Verkehr würden sich die anderen Verkehrsträger vielmehr dynamisch der neuen Frachtenlage auf der Lahn anpassen. Die Wasserfrachten sind also in dem Gutachten zu niedrig und die Eisenbahn- sowie die Straßenfrachten zu hoch angesetzt. Der Ansatz für die erwarteten Verkehrsmengen geht also von nicht zutreffenden Voraussetzungen aus.

3. Bei einer Kanalisierung der Lahn würde es sich um eine regionale Hilfsmaßnahme für die Wirtschaft im Lahn-Dill-Gebiet handeln. Bei der Planung neuer Verkehrswege sollte vermieden werden, solche Hilfsmaßnahmen für ein Wirtschaftsgebiet oder bestimmte Wirtschaftszweige durch indirekte Subvention über die in Beförderungsentgelten enthaltenen Wegekosten durchzuführen. Solche Maßnahmen würden im Gegensatz zu der von der Bundesregierung im Bericht über die Wettbewerbsverzerrungen im Güterverkehr — Drucksache IV/1449 — vertretenen Auffassung stehen, in dem im Prinzip die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrswege gefordert wird. Für die Durchführung regionaler Hilfsmaßnahmen sollte direkten Subventionen der Vorzug gegeben werden. Eine zulässige indirekte Industrieförderung ist dagegen der Bau der Autobahn Dortmund—Wetzlar—Frankfurt und des dazu gehörenden Straßensystems.

   Im übrigen ist ein Vergleich des Lahnausbaus mit der Mosel, wie er von den Befürwortern herangezogen wird, nicht zutreffend, weil dort die vollen Betriebs- und laufenden Unterhaltungskosten erwirtschaftet werden. Außerdem handelt es sich bei der Mosel um eine Wasserstraße, die nicht nur für kleine und unwirtschaftliche Fahrzeuge verwendbar ist. Endlich hat die Mosel eine sich über größere Wirtschaftsgebiete erstreckende regionale Bedeutung, als es bei der Lahn der Fall ist.

4. Die von den Gutachtern angenommene Schiffsgröße von 400 t geht über das dem Vorentwurf der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Mainz zugrunde liegende 300-t-Schiff hinaus. Abgesehen davon, daß sich die Baukosten dadurch von 90 auf etwa 100 Mill. DM erhöhen, führt eine Steigerung der Tragfähigkeit der Schiffe durch eine besondere Formgebung, wie sie von den Gutachtern vorgeschlagen wird, zum Bau von Fahrzeugen, die auf Grund ihrer zu großen Völligkeit für den Übergang auf den Rhein ungeeignet sind.

III.

Zusammenfassend ist festzustellen:

Das Gutachten der Verkehrsberater GmbH & Co über den Ausbau der Lahn gibt dem Bund keine Veranlassung, Beträge für eine Kanalisierung der mittleren Lahn — über die für die untere Lahn vorgesehenen Erneuerungsbeträge hinaus — in den Vierjahresplan für den Ausbau der Wasserstraßen einzusetzen.